

innovativsten und zum umweltfreundlichsten Industrie- und Dienstleistungsstandort Europas werden. Nur so wird es uns gelingen, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes. Dabei machen Digitalminister Andreas Pinkwart mit seinem gesamten Team und die gesamte Landesregierung mit allen Ressorts weiterhin einen engagierten und guten Job mit Zukunftsperspektiven und Zukunftsaussichten. Frau Kampmann, Ihre Prognose zum Wahlausgang im Mai 2022 teile ich auch deswegen ausdrücklich nicht.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister. – Da keine Wortmeldungen vorliegen, schließe ich an dieser Stelle die Aussprache zu Tagesordnungspunkt 8 und stelle fest, dass damit die **Beratung über die Große Anfrage Nr. 34** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abgeschlossen ist.

Wir kommen zu:

9 Realitätsferne Grenzwertpolitik – Die Landesregierung muss sich gegen die geplante automobilindustriefeindliche EURO7 Abgasnorm der EU einsetzen!

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/12746

Beschlussempfehlung
des Ausschusses
für Wirtschaft, Energie und Landesplanung
Drucksache 17/15334

Ich eröffne die Aussprache. Als erster Redner hat für die CDU-Fraktion Herr Kollege Franken das Wort.

Björn Franken (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Automobilindustrie durchlebt – ebenso wie viele andere Branchen – derzeit einen tiefen Strukturwandel. Wesentliche Treiber für diese Entwicklung sind zum einen der Klimawandel, die verstärkte Elektromobilität, aber auch immer drastischer die neue Konkurrenzsituation aus der IT-Industrie und damit verbundene Fahrzeugautomatisierungen und -vernetzungen.

Die zentrale Frage für uns ist: Was bedeuten diese Trends für Nordrhein-Westfalen, und wie kann unser Land bestmöglich von diesem Wandel profitieren?

Wir haben das Thema ja bereits im Ausschuss diskutiert und hatten eine Anhörung dazu. Die AfD begegnet diesem Wandel im Wesentlichen mit den üblichen Rezepten des Stillstandes und des Verharrens im Gestern. Für uns ist die Antwort jedenfalls klar: Technologieoffenheit. Dafür steht die NRW-Koalition;

denn Nordrhein-Westfalen ist gut gerüstet. Nordrhein-Westfalen hat ein riesiges Potenzial; denn bei uns werden alle Wertschöpfungsstufen der Automobilindustrie abgebildet, von der Grundstoffindustrie bis hin zur industrienahen Dienstleistung oder auch den Ford-Werken in Köln, in denen ab dem Jahr 2023 die Produktion komplett auf E-Autos umgestellt wird.

In dem vorliegenden Antrag und auch im Ausschuss betreibt die AfD die übliche Schwarzmalerei. Der neue Feind der Menschheit, so scheint es, ist die Emissionsvorschrift Euro-7. Dabei will ich die Bedenken auf europäischer Ebene wie auch auf Bundes- und Landesebene zu der Abgasnorm überhaupt nicht verschweigen. Für uns steht klar fest: Wenn die Einführung strengerer Abgasvorgaben für die Automobilindustrie in Europa und auch in Nordrhein-Westfalen nur den Zweck hat, ein Abschaffen des Verbrennungsmotors durch die Hintertür zu erzielen, so lehnen wir die Umsetzung in solch einer Form ganz klar ab; denn auch der moderne Verbrennungsmotor wird künftig gebraucht, um insbesondere die Menschen im ländlichen Raum, aber auch im Fern- und im Pendelverkehr nicht im Stich zu lassen.

Deshalb setzen wir uns auf EU-Ebene dafür ein, unsere wegweisende Technologieführerschaft auszubauen, damit unsere ambitionierten Ziele in der Bevölkerung akzeptiert werden, aber auch bezahlbar bleiben. Unser Verständnis von Technologieoffenheit beinhaltet: kein Verbrennerverbot, da zum Beispiel mit der Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen auch jetzige Bestandsflotten klimaneutral betrieben werden können. Daran arbeiten übrigens gerade in diesen Tagen auch nordrhein-westfälische Unternehmen. Auf diesem Weg hat unser Bundesland beste Chancen, seine Raffineriestruktur künftig zukunftsfähig aufzustellen.

In dem vorliegenden Antrag betreffend die Euro-7-Regulierung befindet sich aus unserer Sicht wie üblich das Gewäsch aus falsch wiedergegebenen Einschätzungen. So wurden in der Anhörung aktuelle Vorschläge zur Abgasnorm zum Beispiel vom Verband der Automobilindustrie als technisch durchaus machbar eingeschätzt. Die Mehrheit der Experten war sich darin einig, dass die aktuellen Euro-6d-TEMP-Standards dafür sorgen, dass mehr saubere Fahrzeuge auf die Straße kommen.

Zudem wird von den Expertinnen und Experten von einer Kostenparität von E-Mobilen und Verbrennern ab dem Jahr 2024 ausgegangen, sodass die Befürchtungen, die Sie hier antreiben, eine soziale Spaltung im Hinblick auf den eigenen Pkw, überhaupt nicht gerechtfertigt sind.

Die vorgetragene Behauptung, dass E-Mobilität nur etwas für Besserverdiener sei, wurde auch klar widerlegt. Zudem ist gerade in den vergangenen Monaten zu beobachten, dass immer mehr Modelle in

mittleren und unteren Preisklassen auf den Markt kommen.

Die Mehrheit der Sachverständigen war sich einig: Der Haupttreiber für eine Antriebswende von Verbrennungsmotoren hin zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen und anderen alternativen Antrieben ist nicht die Euro-7-Abgasnorm, sondern vielmehr die Entwicklung auf den Weltmärkten. Diese Entwicklung hin zu Elektro lässt sich im Übrigen auch in China beobachten. Das ist im Grunde der letzte Kronzeuge, der jetzt von Bord geht, der bisher noch wie die AfD in den alten Strukturen dachte.

Ein reines Verharren auf dem Status quo, ohne Innovation, ohne Weiterentwicklung, liebe Vertreterinnen und Vertreter der AfD, ist in diesem Jahrhundert einfach nicht mehr zeitgemäß. Das gilt für Ihren Antrag, das gilt aber genauso für Sie. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Franken. – Für die SPD-Fraktion spricht Herr Kollege Cordes.

Frederick Cordes (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Das harte Schicksal der Rückwärtsgewandten ist es, ständig von den Entwicklungen der Zeit überholt zu werden. Nostalgie kann schön sein, kann aber auch ziemlich wehtun. Das ging den Verfasser*innen des Antrags wohl auch beim Schreiben und uns allen beim Lesen so.

Unter lautem Wehklagen haben die Verfasser*innen im Februar eine Zukunft ohne Verbrennungsmotor heraufbeschworen, und es liest sich wie das reinste Horrorszenario. Das war vor neun Monaten Unfug, und mittlerweile ist es alter Unfug, denn schon im April gab es einen aktuellen Entwurf der EU-Kommission. Das hier heute zu diskutierende Papier ist also schon seit über einem halben Jahr ziemlich angegilbt. Es stellt sich die Frage, ob das wirklich sein muss und warum dieser Antrag nicht spätestens nach der Anhörung zurückgezogen wurde.

(Beifall von der SPD)

Da ich dieses Rätsel aber nicht lösen kann, ein paar Anmerkungen zur Sache: Die Rechtsaußenseite des Landtags will mit ihrem Antrag die Automobilindustrie vor den Karren spannen. Fakt ist: Die deutschen Autobauer haben sich längst auf die Zukunft eingestellt

(Christian Loose [AfD]: Die gehen ins Ausland, genau!)

und sind schon sehr, sehr viel weiter. Der Verband der Automobilindustrie als oberstes Sprachrohr bewertete die Euro-7-Pläne jedenfalls als positiv, wenn

auch als technologisch anspruchsvoll – Zitat –: „Das ist ein gutes Zeichen für die Bürger in Europa und auch für den Umweltschutz.“

(Zuruf von der AfD)

Das haben die Antragsteller*innen weder damals noch heute erkannt.

Das EU-Richtlinienpaket „Fit for 55“ ist ein sehr wichtiger Schritt, nicht nur, aber auch hinsichtlich des zukünftigen Individualverkehrs in Europa. Noch einmal zur Erinnerung: Die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge sollen ab 2030 um 55 % und ab 2035 schließlich um 100 % niedriger sein als 2021. Damit schließt die Kommission de facto ab 2035 die Zulassung neuer Wagen aus, die nicht emissionsfrei sind.

An diesem Rahmen müssen sich die Autobauer jetzt orientieren. Sie wissen, was Phase ist, welche Zukunftsinvestitionen nötig sind und wie sie ihre technischen Entwicklungen und Produkte ausrichten müssen; genau darum geht es bei der Transformation: Ziele und verbindliche Regeln setzen, frühzeitig kommunizieren, Planungssicherheit schaffen und dadurch Arbeitsplätze sichern.

(Beifall von der SPD)

Richtlinien sind Navigationssysteme, damit Branchen nicht mit zerknitterten Faltskizzen unterwegs sind und am Ende gegen die Wand fahren. Genau diese Gefahr würde ohne klare Zielvorgabe bestehen, denn die europäischen Autobauer bewegen sich nicht nur auf dem europäischen Markt. Japan, Kanada, Norwegen, Israel, Großbritannien und mehrere US-Staaten haben bereits Verbote für den Verbrennungsmotor gesetzt, größtenteils für um das Jahr 2030 herum.

Klipp und klar gesagt: Wer nur auf die heimischen Straßen schießt, ist auf dem Holzweg. Die Sicherung von guter Arbeit gelingt nur, wenn die Unternehmen an der Spitze des Fortschritts stehen, wenn sie so aufgestellt sind, dass sie auf allen Absatzmärkten die besten Produkte anbieten. Beim Schritt in diese Richtung hilft die EU-Richtlinie, die starke Anreize schafft, um die Antriebswende technologisch voranzutreiben und daraus Wettbewerbsvorteile zu ziehen, wie beispielsweise bei der Offensive in der E-Mobilität.

Den Verfasser*innen geht es nur um Panikmache, um das Schüren von Feindseligkeiten gegenüber Europa, um einen Kulturkampf bei der Verkehrswende. Kurz gesagt: bei den Rechten nichts Neues.

(Beifall von der SPD und Arndt Klocke [GRÜNE])

In einer Welt des Wandels und der Umbrüche schafft man es mit dieser Taktik aber höchstens bis an den eigenen Tellerrand. Die SPD-Fraktion schaut in die Zukunft und lehnt den vorliegenden Antrag ab. – Glück auf!

(Beifall von der SPD und Arndt Klocke [GRÜNE])

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Cordes. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Freynick.

Jörn Freynick (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wie während der Sachverständigenanhörung im Juni richtig hervorgehoben worden ist, bezieht sich der vorliegende AfD-Antrag auf einen Zwischenstand im Regulierungsprozess zur Euro-7-Abgasnorm. Der Antrag – um es direkt vorwegzunehmen – ist damit überholt, und wir können ihm auf keinen Fall zustimmen.

(Beifall von der FDP und Josef Hovenjürgen [CDU])

Die Euro-7-Norm ist beschlossene Sache, und es ist nur logisch, dass sich die Regulierung weiterentwickelt. Vielmehr lautet die Frage, wie die kommende Regulierung ausgestaltet sein muss, damit sie verständlich und handhabbar für die Menschen und vor allem für die Automobilindustrie ist. So sollten bei der weiteren Ausgestaltung der Regulierung vor allem folgende Aspekte berücksichtigt werden: Es braucht eine klare und entschlackte Gesetzgebung und zusätzlich einen technologieoffeneren Rahmen. Beispielsweise darf die Regulierung zu keinem allgemeinen Verbot von Verbrennungsmotoren führen. Die FDP-Bundestagsfraktion hat sich gegen eine Euro-7-Norm positioniert und das Vorhaben als „Verbrennerverbot durch die Hintertür“ bezeichnet.

Für uns als Freie Demokraten muss die Regulierung aus den ökologischen und ökonomischen Anforderungen der EU abgeleitet werden. Wir bekennen uns zur Klimaneutralität bis 2045 und selbstverständlich zum Pariser Klimaschutzabkommen.

Der Verkehrssektor ist eine der tragenden Säulen für das Erreichen dieser Ziele. Entsprechend braucht es Maßnahmen, wie hier Emissionen eingespart werden können. Der alleinige Fokus bei Euro 7 darf jedoch nicht nur auf der Fahrzeugtechnik und den entsprechenden Emissionen liegen. Wir brauchen ein ganzheitliches Mobilitätskonzept.

Ein Vorschlag der FDP ist, dass es stattdessen für zehn Jahre eine Technologiegarantie geben soll. Auf diese Weise soll ein echter Wettbewerb um die besten und saubersten Antriebstechnologien zustande kommen. Dabei müssten die Gesamtemissionen der unterschiedlichen Antriebsarten transparent verglichen werden, von der Herstellung der Antriebe über die Produktion von Treibstoffen und Strom bis zur Nutzung der Straße. – Vielen Dank, meine Damen und Herren.

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Freynick. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Antrag ist ein klassischer AfD-Antrag nach dem Motto: Wie schön war es noch in den 60er- und 70er-Jahren der alten Bundesrepublik.

Dahin wünscht man sich auch gerne wieder zurück. Wie schön war es damals mit dem Verbrennungsmotor, als unsere Städte noch voller Dieselruß waren und als Smogalarm ausgerufen wurde. Für all diejenigen, die noch in der Heimatverklärtheit dieser Zeit und nicht im 21. Jahrhundert angekommen sind, liefern Sie immer wieder Anträge.

Vor zwei Wochen hat der WDR Sie bei 6 % gesehen. Die aktuelle Umfrage aus dieser Woche von Emnid sieht Sie in Nordrhein-Westfalen bei 5 %. Ich glaube, wenn noch mehr Bürgerinnen und Bürger die Chance haben, derart – in Anführungsstrichen – gehaltvolle Anträge mitzubekommen wie den heutigen, dann bin ich wirklich guter Hoffnung, dass im nächsten Jahr die 4,5 % erreicht werden und der nächste nordrhein-westfälische Landtag ganz ohne solche Anträge auskommt. Dann haben Sie solche Anträge sozusagen in der außerparlamentarischen Opposition zu stellen.

Ich sehe gerade das Aufblinken einer Kurzintervention. Aber das heißt, dass es für nach der Rede angemeldet ist, richtig?

(Vizepräsidentin Carina Gödecke nickt. – Josef Hovenjürgen [CDU]: Kannst du gleich miterledigen!)

– Ich werde das mit Sicherheit schon miterledigen, aber dieses Recht hat natürlich jede Fraktion.

Sie zeigen mit Ihrem Antrag erneut, dass Sinn und Zweck jeder Klimaschutzmaßnahme aus Ihrer Sicht nicht zu erkennen sind. Die Aktualität des Antrags hat sich aber eindeutig erledigt. Das ist von den Vorrednern schon mehrfach angesprochen worden. Es wäre eigentlich dem Parlament gegenüber angemessen, zu sagen, dass die gesamte Fragestellung durch das, was in der EU-Kommission beschlossen worden ist, vom Tisch ist. Dann könnten wir uns diese halbe Stunde bzw. diese 20 Minuten sparen.

Bei der Sachverständigenanhörung haben sich wirklich fast alle der eingeladenen Sachverständigen ganz klar positioniert. Der Weg in Richtung eines dekarbonisierten Verkehrs und in Richtung Elektrifizierung ist nicht nur ökologisch notwendig und sinnvoll, sondern er ist auch wettbewerbstechnisch eindeutig geboten. Die großen deutschen Automobilkonzerne machen sich alle auf den Weg – ob VW, Audi oder Mercedes. Die Umstellung läuft, und sie läuft auch wirtschaftlich erfolgreich.

Sie laufen mit diesem Antrag weit hinter der Zeit her. Er ist einfach der nichtssagende Versuch, dem Wandel, den es im Automobilsektor gibt, zu begegnen, bei dem man aber auch klar sagen muss, dass er spät – auch etwas zu spät – auf den Weg gekommen ist. Denn wäre die deutsche Automobilindustrie etwas schneller in die Puschen gekommen, wären Firmen wie Tesla oder auch Toyota mit dem Hybrid nicht so erfolgreich. Aber was die AfD mit ihrem Antrag vorschlägt, ist nicht einmal yesterday's world, das ist yester-, yester-, yesterday's world.

Last but not least: Der Antrag entbehrt jeder Aktualität und Substanz. Wir werden ihn natürlich ablehnen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und Frederick Cordes [SPD])

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Jetzt gibt es die angemeldete Kurzintervention von Herrn Abgeordneten Loose von der Fraktion der AfD. Sie haben 90 Sekunden Zeit. Bitte sehr.

(Carsten Löcker [SPD]: Jetzt tragen Sie mal das vor, was Sie gestern schon gesagt haben!)

Christian Loose (AfD): Danke, Frau Präsidentin. – Herr Klocke, die Euro-7-Diskussion findet in der EU doch immer noch statt. Das heißt, es ist nicht vom Tisch.

Zweitens. In den 30er-Jahren des letzten Jahrtausends fuhren prozentual mehr Elektroautos in Deutschland herum als im letzten Jahr.

Drittens. Tesla ist nur so erfolgreich, weil die Firma das Geld mit CO₂-Zertifikaten verdient.

Viertens wäre es im Parlament angemessen, wenn sich ein Vertreter von den Grünen gemeldet hätte, der bei der Anhörung dabei war. Aber bei der Anhörung war ja nicht ein einziger Vertreter von Ihnen dabei.

Fünftens. Der einzige Experte, der Ihnen recht gegeben hat, war ein Soziologe vom Wuppertaler Klimainstitut. Alle anderen Personen – Leute, die selbst schon Autos gebaut haben – haben unserer Position recht gegeben. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Herr Abgeordneter Klocke, bitte sehr.

Arndt Klocke (GRÜNE): Frau Präsidentin! – Mit den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts mögen Sie sich intensiv beschäftigen – aus vielerlei Gründen.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Ja!)

Ich tue das politisch nicht,

(Christian Loose [AfD]: Da wollen Sie aber anscheinend hin! – Markus Wagner [AfD]: Ja, da will er hin! – Christian Loose [AfD]: Bei der Energieversorgung will er da auch hin!)

sondern ich schaue nach vorne, in die 30er-Jahre dieses Jahrhunderts und in dieses Jahrtausend. Da ist die technische Innovation sehr klar, in ganz Europa wahrnehmbar und auch bei den zentralen Automobilherstellern eindeutig auf den Umstieg beim Antrieb festgelegt.

Ihr Antrag hinkt eindeutig der Zeit hinterher. Deswegen wäre es eigentlich fair, wenn Sie ihn zurückziehen und uns die weitere Debatte ersparen würden. Nun sind wir ja weitgehend durch. Es spricht noch die Ministerin, dann wird es abgestimmt, und dann hat sich dieser Antrag auch erledigt.

(Markus Wagner [AfD]: Das war argumentativ aber sehr schwach!)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Klocke. In einem Punkt irren Sie: Es hat noch der Redner der AfD, nämlich Herr Abgeordneter Loose, das Wort, bevor die Landesregierung das Wort erhält.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Die Hoffnung stirbt zuletzt, Frau Präsidentin!)

Christian Loose (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn wir nicht aufpassen, dann wird die Euro-7-Norm den Tod unserer deutschen Automobilindustrie bedeuten. Deshalb ist es so wichtig, dass wir alle zusammen gegen rein ideologisch getriebene Vorgaben der EU vorgehen.

Noch immer gibt es keine Entwarnung aus Brüssel. Noch immer arbeiten die EU-Bürokraten an Grenzwerten, die technisch nur unter hohen Kosten realisierbar sind. Natürlich ist alles realisierbar, aber die Kosten müssen auch betrachtet werden.

Diese politisch getriebene Verteuerung wird das Auto für viele Menschen unbezahlbar machen. Der Sachverständige Professor Wellnitz, der selbst bereits Autos gebaut hat und zahlreiche Bücher zum Autobau veröffentlicht hat, erklärte in der Anhörung, dass je nach Schärfe der Regeln die Kosten für zusätzliche Filteranlagen bei bis zu 10.000 Euro liegen können. Damit würde sich der Preis eines Kleinwagens nahezu verdoppeln, und das zu einem Zeitpunkt, zu dem der Treibstoff an der Tankstelle Richtung 2 Euro geht.

Zusätzlich fordern viele Politiker hier im Hause – von der SPD bis hin zur FDP – höhere Steuern auf

Benzin und Diesel. Für die SPD ist das normal, sie war schon immer die Partei der Steuererhöher. Ein aufgeblähter Staat ist schließlich das Ziel der Sozialisten hier. Bei der FDP jedoch war dies meist die Ausnahme. Vielleicht aber wollen die FDP-Kollegen lediglich das Stauproblem auf den Straßen lösen. Wenn sich nämlich die meisten Menschen das Auto nicht mehr leisten können, dann ist auf der linken Spur Platz für die Porsche- und Teslafahrer.

Die EU-Vorschriften nehmen den Ärmeren die Freiheit, zu entscheiden, ob sie mit dem Auto oder mit dem Bus fahren können. Am Ende entscheidet das Portemonnaie, dass man sich nur noch den Bus leisten kann.

Wir brauchen endlich wieder eine soziale Politik für alle und keine Politik für die Politikerklasse und Beserverdiener.

(Beifall von der AfD)

So darf es nicht weitergehen. Wir brauchen wieder den Blick für die Fleißigen, die unsere Industrie, unsere Wirtschaft leben lassen. Die Arbeiter brauchen ihr Auto, um zum Arbeitsplatz zu kommen, insbesondere frühmorgens oder spätabends, wenn sie zur Schicht fahren.

Professor Schreckenberg machte in der Anhörung deutlich, dass für die Menschen beim Autokauf zwei Faktoren besonders wichtig sind: Auf Platz eins und zwei stehen der niedrige Preis und schnell von A nach B zu kommen. An letzter Stelle steht Ihre sogenannte Klimaneutralität.

Sie alle ignorieren den Willen der Bürger und führen Ihren ideologischen Kampf gegen unsere Automobilindustrie weiter. Dabei schieben Sie den angeblichen Gesundheitsschutz als Grund vor. Neue verschärfte Regeln für Benzin- und Dieselfahrzeuge sind aber aus gesundheitlicher Sicht gar nicht nötig. Dies machte der Experte Herr Schraag in der Anhörung eindrucksvoll deutlich. Der Mann ist übrigens seit Jahrzehnten als Gutachter für medizinische Produkte, und zwar international, tätig und anerkannt.

So erklärte der Experte, dass die Werte der Hintergrundbelastung in den Städten – die letztlich relevant ist und nicht etwa einfach der Messpunkt auf einer viel befahrenen Kreuzung – deutlich unter allen gesundheitlich relevanten Grenzwerten liegen, und zwar auch für extrem sensible Menschen.

Zudem werden die Autos in Deutschland immer sauberer. Dafür sorgt allein die Verdrängung von älteren Autos durch neuere Fahrzeuge mit Diesel-6-Norm. Die dieseltreibenden Fahrzeuge mit Euro-6-Norm und Harnstoffeinspritzung sind die saubersten Fahrzeuge, die wir jemals hatten.

Das sollten wir eigentlich feiern. Deutsche Spitzentechnologie liegt hier international ganz vorne. Stattdessen versuchen Sie über den Umweg der EU unsere Spitzentechnologie durch unzuverlässige

E-Autos zu ersetzen. Dabei liegen die Emissionen bei E-Autos inzwischen höher als bei saubereren Dieselfahrzeugen, schließlich muss man bei E-Autos den Herstellungsprozess der Akkus genauso berücksichtigen wie die Stromerzeugung.

Inzwischen unterstützt aber auch die Industrie, Hersteller wie Zulieferer, unser Anliegen und kämpft ebenfalls gegen die unsinnigen Regeln der EU. Stellen auch Sie sich an die Seite der Arbeiter in der Automobilindustrie. Ansonsten sind die Arbeitsplätze bald in China; VW-Chef Diess hat es bereits angekündigt.

Erst werden die Arbeitsplätze hier plattgemacht, drüben aufgebaut, und dann sagt man noch ein bisschen was über Elektromobilität. Die ist aber in zehn Jahren verschwunden. Dann gibt es hier keine Elektroautos mehr, es sei denn, Sie subventionieren immer weiter, weiter, weiter und weiter.

Rund 800.000 Arbeiter aus der Automobilindustrie und ihre Familienangehörigen würden sich freuen, wenn Sie heute unserem Antrag zustimmen würden. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Loose. – Als Nächstes hat für die Landesregierung Frau Ministerin Scharrenbach das Wort.

Ina Scharrenbach^{*)}, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung: Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Die im September von der WHO veröffentlichten Empfehlungen zur Luftqualität zeigen wissenschaftlich fundiert, dass jede Reduzierung der Belastung durch Luftschadstoffe mit einem Gewinn für die menschliche Gesundheit verbunden ist. Bei der Festlegung von Emissionsvorgaben der neuen Euro-7-Norm geht es nicht um Ideologie, sondern um eine Verbesserung der Luftqualität in Europa.

Über die fachlichen Vertreter in den verschiedenen Gremien setzen sich sowohl das Land Nordrhein-Westfalen als auch die Bundesregierung dafür ein, ambitionierte, aber realisierbare Emissionsvorgaben zu entwickeln, die eine technologieoffene Perspektive für die deutsche und die nordrhein-westfälische Automobilindustrie aufzeigen und die Branche sowie die Arbeitsplätze nicht gefährden.

Auch die Europäische Kommission plant Vorgaben, die sich unabhängig von der Antriebsart an alle Fahrzeuge richten. Ein wichtiges Ziel dabei ist, die in der Vergangenheit aufgetretenen Diskrepanzen zwischen den Vorgaben und den realen Emissionen auf der Straße zu vermeiden. Ein Verordnungsentwurf ist noch für dieses Jahr angekündigt, aber bisher gibt es keine konkreten Werte.

Die in Rede stehenden neuen Emissionsvorgaben werden im Rahmen des technisch Möglichen ange-

passt und mit der voranschreitenden flotten Modernisierung dafür sorgen, dass sich die Luftqualität weiter verbessern wird.

Eine für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen grundsätzliche Zukunftsfrage ist sicherlich, inwiefern Innovationen hier entwickelt, produziert und vermarktet werden. Hierbei ist das Land gut aufgestellt und trägt dazu bei, dass Unternehmen Kompetenzen und Wirtschaftskraft auf- und ausbauen können.

Den Transformationsprozess der Automobilindustrie unterstützt und begleitet die Landesregierung unter anderem durch das landesweite Kompetenznetz „automotiveland.nrw“, in dem sich Unternehmen aus der Automobilbranche aus eigenem Antrieb organisiert haben, um aktiv den Strukturwandel zu gestalten und dadurch letztendlich ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Auch die Sachverständigenanhörung im zuständigen Fachausschuss hat gezeigt, dass die mit der Euro-7-Norm angekündigten Vorgaben sicherlich eine große Herausforderung für die Automobilindustrie darstellen, aber nicht unerfüllbar sind. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Frau Ministerin Scharrenbach. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, sodass wir am Schluss der Aussprache sind.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung empfiehlt in der Drucksache 17/15334, den Antrag Drucksache 17/12746 abzulehnen. Somit kommen wir zur Abstimmung über den Antrag selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Ich darf deshalb fragen, wer dem Antrag zustimmen möchte. – Das ist die antragstellende Fraktion der AfD. Gegenstimmen? – Dagegen stimmen die Abgeordneten der Fraktion der CDU, der Fraktion der SPD, der Fraktion der FDP sowie der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es eine Kollegin oder einen Kollegen, die oder der sich der Stimme enthalten möchte? – Das ist erkennbar nicht der Fall. Dann stelle ich fest, dass der **Antrag Drucksache 17/12746** mit dem festgestellten Abstimmungsverhalten der Fraktionen **abgelehnt** wurde.

Ich rufe auf:

10 Zweites Gesetz zur Änderung des Mittelstandsförderungsgesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/15477

erste Lesung

Ich eröffne die Aussprache und erteile in Vertretung von Herrn Minister Pinkwart für die Landesregierung Herrn Minister Lienenkämper das Wort.

Lutz Lienenkämper, Minister der Finanzen: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Der Mittelstand ist ein Eckpfeiler unserer Wirtschaft. Mehr als 90 % unserer Unternehmen gehören dem Mittelstand an. Stärken wir den Mittelstand, dann stärken wir insgesamt die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen.

Die vorliegende Novelle des Mittelstandsförderungsgesetzes dient dem Ziel, den Interessen der mittelständischen Wirtschaft bei der Rechtsetzung künftig ein noch größeres Gewicht beizumessen, denn ein modernes Mittelstandsförderungsgesetz, das die Sicherung von mittelstandsverträglicher Regulierung in den Mittelpunkt stellt, ist eine wichtige Voraussetzung für einen starken Mittelstand.

Wir greifen mit dem Entwurf der Novelle als Teil des Entfesselungspaketes VII „Durchstart für den Mittelstand“ wesentliche Ergebnisse einer Evaluation zum Mittelstandsförderungsgesetz aus dem Jahr 2018 und Forderungen aus der Verbändeanhörung in diesem Sommer auf.

Wir entwickeln damit das bestehende Mittelstandsförderungsgesetz und das Wirkungsumfeld der Clearingstelle Mittelstand weiter, und wir setzen eine wichtige Vorgabe des Koalitionsvertrages zur Stärkung der mittelständischen Wirtschaft in unserem Land um.

Mit der Novellierung des Mittelstandsförderungsgesetzes geben wir dem Mittelstand die Möglichkeit, sich noch besser mit seinen Belangen bei Rechtsetzungsverfahren einzubringen.

Bislang überprüft die Clearingstelle Mittelstand Gesetzes- und Verordnungsvorhaben des Bundes, des Landes und der Europäischen Union auf ihre Mittelstandsverträglichkeit. In Zukunft kann die Clearingstelle Mittelstand auch zu bereits bestehenden Gesetzen und Verordnungen auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene Clearingverfahren durchführen.

Außerdem sind künftig auch Clearingverfahren zu sonstigen Vorhaben und Maßnahmen der Landesregierung, die einer Befassung durch den Landtag bzw. seiner Ausschüsse bedürfen, möglich. Hierunter fällt zum Beispiel der Landesentwicklungsplan. Es ist uns sehr wichtig, dass die Clearingstelle auch solche Vorhaben und Maßnahmen auf ihre Mittelstandsverträglichkeit hin überprüfen kann, da diese ebenfalls gravierende Auswirkungen auf die Interessen der mittelständischen Wirtschaft haben können.

Durch die Ausweitung der Kompetenzen der Clearingstelle Mittelstand kann die Landesregierung bei ihren Bemühungen für einen schlanken mittelstandsfreundlichen Staat künftig noch besser auf die Praxis-